



## RESOLUCIÓN NÚMERO ( 0176-2018) MD-DIMAR-GLEMAR 14 DE MARZO DE 2018

“Por medio de la cual se resuelve el recurso de apelación interpuesto por el señor HECTOR PEREZ GARCIA Representante Legal de la Agencia Marítima INTERSHIP AGENCY S.A.S dentro de la investigación 24022014002 adelantada en la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar por violación a las normas de Marina Mercante”

### EL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

En ejercicio de las facultades legales, en especial las que le confiere el numeral 2, artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para resolver los recursos de apelación interpuesto en investigaciones adelantadas por violación a las normas de Marina Mercante, y ocupación indebida en Bienes de Uso Público, ocurridas dentro de la jurisdicción establecida en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

### ANTECEDENTES

Mediante inspección de rutina a la motonave “NEWSEAS PEARL” de bandera Panameña realizada 7 de marzo de 2014, se observó una presunta violación a las normas de Marina Mercante, ya que la descarga del tanque denominado TS5, presentaba un estado turbio y de color naranja.

Por lo anterior, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, el 10 de marzo de 2014, emitió auto de formulación de cargos en contra del señor QU JIAN GANG en calidad de Capitán y a la Agencia Marítima INTERSHIPS AGENCY S.A.S de la nave “NEWSEAS PEARL” por contravenir la Resolución 477 de 2012

En virtud del acto administrativo del 21 de febrero de 2016, el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar declaró responsable al señor QU JIAN GANG, y las empresas ORIENT INTERNATIONAL LOGISTICS (HOLDING) SHANGHAI NEWSEAS NAVIGATION CO LTDA y a la Agencia Marítima INTERSHIPS AGENCY S.A.S, Capitán, Armador y Agente Marítimo, respectivamente, de la motonave “NEWSEAS PEARL”, por Violación a las Normas de Marina Mercante.

En consecuencia, les impuso a título de sanción multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, que corresponden a la suma de SESENTA Y UN MILLONES SEISCIENTOS MIL PESOS M/CTE (\$61'600.000).

El señor HECTOR PEREZ GARCIA, Representante Legal de la Agencia Marítima INTERSHIP AGENCY S.A.S, Armador de la motonave "NEWSEAS PEARL", presentó escrito de reposición y en subsidio de apelación en contra de la decisión de primera instancia proferida por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, el día 21 de febrero de 2016, ante el Director General Marítimo.

El 12 de julio de 2017 el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar, resolvió el recurso de reposición, confirmando la sanción establecida en el acto administrativo de primera instancia en contra del señor QU JIAN GANG, y las empresas ORIENT INTERNATIONAL LOGISTICS (HOLDING) SHANGHAI NEWSEAS NAVIGATION CO LTDA y a la Agencia Marítima INTERSHIPS AGENCY S.A.S, Capitán, Armador y Agente Marítimo de la motonave "NEWSEAS PEARL", respectivamente, y concedió el recurso de apelación ante el Director General Marítimo.

### COMPETENCIA

De conformidad con lo establecido en el numeral 27 del artículo 5° del Decreto Ley 2324 de 1984, y el numeral 2 artículo 2 del Decreto 5057 de 2009, corresponde a la Dirección General Marítima, previa investigación, determinar y aplicar cuando hubiere lugar, las sanciones disciplinarias o multas por infracciones o violaciones a normas relativas a las actividades marítimas y de marina mercante.

### ARGUMENTOS DEL APELANTE

Del escrito de apelación presentado por el señor HECTOR PEREZ GARCIA, este Despacho se permite extraer los siguientes argumentos:

1. INCONGRUENCIA ENTRE LA NORMA HABILITANTE DE LA INVESTIGACIÓN FRENTE A LA NORMA SANCIONATORIA - VIOLACIÓN AL DEBIDO PROCESO

El apelante manifiesta que la Resolución 477 de 2012 aducida en el auto de apertura de la investigación no guarda relación con el acto administrativo del 21 de febrero de 2016, teniendo en cuenta que se fundamenta en disposiciones legales distintas a la relacionada anteriormente.

2. CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVIDAD COLOMBIANA FRENTE AL MANEJO DE AGUAS DE LASTRE

Así mismo, afirma que la nave "NEWSEAS PEARL" estaba cumpliendo los parámetros de la normatividad colombiana en lo relacionado con el manejo de aguas de lastre, especialmente en los puntos de distancia a tierra y de profundidad.

Además, menciona las coordenadas donde el buque realizó la maniobra de deslastre y aduce que la coloración amarillenta es por la distancia que se encontraban de cerca de la influencia del río Amazonas por el intercambio de aguas.

A su vez pone de presente que el acto administrativo se profirió 35 meses después de la inspección realizada a la nave, y considera que la inactividad de la administración no puede traducirse en el cobro de una multa sin consultar el principio de oportunidad, cuando el buque ha zarpado y menos cuando existe la certeza de que el buque dio cumplimiento a la normatividad de manejo de aguas de lastre.

### 3. VIOLACIÓN DE LOS PRINCIPIOS DE LEGALIDAD Y TIPICIDAD DE LAS SANCIONES

En la normatividad señalada en el acto administrativo no se encuentra claro cuál fue la disposición vulnerada, por cual se sanciona respecto a los resultados del CIOH frente a los valores permisibles, así mismo no se conoce en que regulación legal se encuentra lo valores que aducen como permisibles.

Se debe agregar también que, el recurrente manifiesta que lo señalado por el CIOH no puede llevar a una conclusión cierta, teniendo en cuenta que no se tiene certeza que el medio marino hubiera sufrido un menoscabo. Además, para realizar un análisis completo se debió elaborar un comparativo efectivo y eficaz en cuanto a las propiedades que tenía el agua marina del área del puerto y las propiedades que cambiaron cuando el buque realizó el intercambio de aguas.

Por otra parte, pone de presente que en el expediente no obra prueba alguna que la coloración amarillenta se derive de un mal mantenimiento en los tanques de agua de lastre del buque "NEWSEAS PEARL", por el contrario aduce que la turbiedad y la coloración es característico y ocurren con frecuencia en todos los puertos.

Finalmente, afirma que no existe una norma preexistente a la ocurrencia de los hechos, que mencione la conducta y la sanción en caso de ser trasgredida.

### 4. VIOLACIÓN AL PRINCIPIO DE CONTRADICCIÓN

Aduce que ninguna de las partes tuvo la oportunidad efectiva y real de contradecir la supuesta prueba con la que la Capitanía de Puerto le ha impuesto una sanción cuantiosa, resultando violatorio el derecho de defensa durante los tres años de investigación, y sin saber si fue respetada la cadena de custodia.

### 5. APLICACIÓN DE PROPORCIONALIDAD Y DE GRADUACIÓN DE LAS SANCIONES

El recurrente pone de presente el literal a del numeral 2 del artículo 81 del Decreto – Ley 2324 de 1984, correspondiente a la aplicación de las sanciones, con el fin que se le de aplicación a los principios de proporcionalidad y graduación de la sanciones.

Por lo anterior, el apelante solicita que se revoque la sanción impuesta en el acto administrativo del 21 de febrero de 2016, en caso de ser infundados los argumentos anteriormente expuestos se le realiza una rebaja en la sanción conforme el artículo 81 del Decreto – Ley 2324 de 1984.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento puede verificarse ingresando a <https://servicios.dimar.mil.co/SE-tramitesenlinea>

Identificador: TCTS KAPI at4y IH6S 27L+ Lzsl Kvs=

## CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Procede el Despacho a resolver lo expuesto en el escrito de apelación suscrito por el señor HECTOR PEREZ GARCIA, Representante Leal de la Agencia Marítima INTERSHIP S.A.S, de la motonave "NEWSEAS PEARL" de la siguiente manera:

### 1. INCONGRUENCIA ENTRE LA NORMA HABILITANTE DE LA INVESTIGACIÓN FRENTE A LA NORMA SANCIONATORIA – VIOLACIÓN AL DEBIDO PROCESO

Frente al primer argumento se tiene que, en el auto de apertura se dispone la norma de Marina Mercante vulnerada y por la cual se ordenó la apertura de la investigación fue la Resolución 477 de 2012 *"Por la cual se adoptan y establecen las medidas y el procedimiento de control para verificar la gestión del Agua de Lastre y sedimentos a bordo de naves y artefactos navales nacionales y extranjeros en aguas jurisdiccionales colombianas."*

Como resultado de lo anterior, la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar, el 21 de febrero de 2016 emitió acto administrativo de primera instancia contra el Capitán, Armador y Agente Marítimo de la nave "NEWSEAS PEARL", dentro del cual se manifestó lo siguiente:

"(...)

*La Resolución 477 de 2012 expedida por la Dirección General Marítima con objetivo de exigir una eficaz gestión del agua de lastre a los buques antes de su descarga en puerto y de minimizar el impacto que causa la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos.*

*El numeral 3 del artículo 10 de la mencionada Resolución establece: Artículo 10. Obligaciones Relativas a la Gestión de Aguas de Lastre. Los capitanes, armadores y operadores de las naves y artefactos navales de bandera nacional o extranjera en aguas jurisdiccionales colombianas o en las vías fluviales, llevando Agua de Lastre y en sedimentos deberá cumplir lo siguiente:*

*3. Las naves y artefactos navales que lleven Agua de Lastre y sedimentos deben establecer procedimientos seguros y eficaces de cambio de la misma, sin poner en riesgo la seguridad de su tripulación ni de la nave y artefacto, para ayudar a reducir al mínimo la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos.*

*(...)"*

Ahora bien, en la decisión de primera instancia fue citado el artículo 70 del Decreto Ley 2324 de 1984, el cual establece que la contaminación marina da lugar a la apertura de una investigación jurisdiccional por siniestro marítimo, sin embargo, es necesario aclarar en este punto que la presente investigación fue aperturada con motivo a la trasgresión de la Resolución 477 de 2012, en razón a esta se inició el procedimiento administrativo sancionatorio por violación a normas de Marina Mercante.

Es preciso explicar que, las normas comprendidas en el acto administrativo del 21 de febrero de 2016, son de carácter general, disposiciones normativas que ponen en contexto al usuario frente a la infracción cometida, por su parte, también se encuentra contenida la norma infringida y así mismo la sanción impuesta.

Por lo anterior el Despacho desestima este punto por carecer de argumento.

## 2. CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVIDAD COLOMBIANA FRENTE AL MANEJO DE AGUAS DE LASTRE

Con respecto a este argumento es precisó citar el artículo 52 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo a su tenor literal:

**Artículo 52. Caducidad de la facultad sancionatoria.** *Salvo lo dispuesto en leyes especiales, la facultad que tienen las autoridades para imponer sanciones caduca a los tres (3) años de ocurrido el hecho, la conducta u omisión que pudiere ocasionarlas, término dentro del cual el acto administrativo que impone la sanción debe haber sido expedido y notificado. Dicho acto sancionatorio es diferente de los actos que resuelven los recursos, los cuales deberán ser decididos, so pena de pérdida de competencia, en un término de un (1) año contado a partir de su debida y oportuna interposición. Si los recursos no se deciden en el término fijado en esta disposición, se entenderán fallados a favor del recurrente, sin perjuicio de la responsabilidad patrimonial y disciplinaria que tal abstención genere para el funcionario encargado de resolver.*

*Cuando se trate de un hecho o conducta continuada, este término se contará desde el día siguiente a aquel en que cesó la infracción y/o la ejecución.*

*La sanción decretada por acto administrativo prescribirá al cabo de cinco (5) años contados a partir de la fecha de la ejecutoria. (Subraya y cursiva fuera del texto)*

Por lo anterior es preciso aclarar que la Autoridad Marítima emitió el fallo de primera instancia, acorde a lo estipulado en la norma mencionada anteriormente, entre la fecha de los hechos y la notificación del acto administrativo sancionatorio, por lo cual no alcanzaron a transcurrir los tres años de que trata la norma anterior, razón por la cual no se vulneró ningún derecho al momento de emitir la decisión.

Por otra parte, en lo relacionado con lo mencionado con el color amarillento que tenía el agua al momento de realizar el intercambio de aguas, es necesario mencionar que, de ser así el análisis realizado por el CIOH (folios 22 al 28) no hubiera encontrado partículas contaminantes como Nitrito, Nitrato, Amonio, ortofosfatos, si no, por el contrario se hubiera detectado la variación en la densidad del agua, teniendo en cuenta que la densidad del río es de  $1.000 \frac{g}{m^3}$ , y la densidad del mar es de  $1.025 \frac{g}{m^3}$ , por lo

que no es llamado a prosperar el argumento incoado, ya que técnicamente se demostró que al agua que deslastró la nave se encontraba contaminada.

Por lo anterior el Despacho desestima este punto por carecer de argumento.

3. VIOLACIÓN DE LOS PRINCIPIOS DE LEGALIDAD Y TIPICIDAD DE LAS SANCIONES

En cuanto a que no existía una norma preexistente a la ocurrencia de los hechos, se tiene que, el auto de formulación de cargo se expidió el 10 de marzo de 2014, en el cual se estableció que la norma transgredida fue la Resolución 477 de 2012.

Por lo cual, se permite inferir que para la ocurrencia de los hechos si se encontraba vigente una norma que mencionaba una conducta y la sanción al ser vulnerada.

Respecto al informe rendido por el CIOH, se tiene que si bien cierto la investigación que se adelantó fue por violación a las normas de Marina Mercante, como se explicó anteriormente, debido a que no se siguió el procedimiento para deslastrar contemplado en la Resolución No. 477 de 2012, y no por la ocurrencia de un siniestro marítimo de contaminación. Sin embargo, se demostró que la nave descargó partículas contaminantes al medio marino.

Por lo anterior el Despacho desestima este punto por carecer de argumento.

4. VIOLACIÓN AL PRINCIPIO DE CONTRADICCIÓN

En relación a que ninguna de las partes tuvo la oportunidad efectiva de contradecir la prueba, violando el derecho de defensa, se tiene que, conforme al artículo 47 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el cual menciona lo siguiente:

*" (...) Los investigados podrán, dentro de los quince (15) días siguientes a la notificación de la formulación de cargos, presentar los descargos y solicitar o aportar las pruebas que pretendan hacer valer. Serán rechazadas de manera motivada, las inconducentes, las impertinentes y las superfluas y no se atenderán las practicadas ilegalmente. (...) "*

Teniendo en cuenta lo anterior, es claro que se les brindo todas las garantías procesales dentro de la investigación, como resultado de ello, el Despacho se permite enunciar las pruebas obrantes en el expediente:

- Mediante oficio No. 23201400101 del 10 de marzo del 2014, la Agencia Marítima INTERSHIP AGENCY S.A.S, se notifica del auto de apertura de la investigación. (folio 2 y 3)
- El 20 de marzo de 2014, mediante correo electrónico enviado por la Agencia Marítima INTERSHIP AGENCY S.A.S a la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar, se permiten enviar descargos del Capitán de la nave "NEWSEAS PEARL" con respecto a la investigación mencionada en este acto administrativo. (folio 17)
- El 1 de mayo de 2014 la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar emite una constancia secretarial en la cual consta que no fueron presentados por los intervinientes algún

alegato de conclusión, y se pone de presente que cumpliendo lo ordenado pasa al Despacho en turno para ser proferido el acto administrativo de primera instancia. (folio 41)

- Mediante oficio radicado a la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar, por parte de la Agencia Marítima INTERSHIP AGENCY S.A.S bajo el radicado número 232016100114, en la cual solicitaban información sobre el estado actual de la investigación. (folio 43) A su vez, la Capitanía de Puerto dio respuesta a la Agencia Marítima bajo el número de radicado 23201600225 manifestando que "(...) la investigación se encuentra al Despacho en análisis para proferir fallo de primera instancia, teniendo en cuenta que mediante oficios No. 23201400164 MD-DIMAR-CP14-ARJUR de fecha de 25 de abril de 2014 se le informó a la Agencia Marítima INTERSHIP AGENCY S.A.S y al Capitán de motonave "newseas pearl" sobre el cierre del ciclo instructivo dentro de la investigación y corrió traslado para que presentaran sus alegatos de conclusión, oficios recibidos por la Agencia Marítima el día 28 de abril de 2014, sin que presentaran los alegatos correspondientes (...)".(folio 44)

- Mediante los oficios 23201700081 del 21 de febrero de 2017, se le indica a la empresa ORIENT INTERNATIONAL LOGISTICS (HOLDING) SHANGAI NEWSEAS NAVIGATION CO. Ltd, en calidad de Armador de la nave y 23201700082 y 23201700083 del 22 de febrero de 2017 se le notifica a los señores QU JIAN GANG y LUIS TORREENGRA en calidad de Capitán y Representante Legal de la Agencia Marítima INTERSHIP AGENCY S.A.S, respectivamente. (folios 50, 51 y 52)

Así mismo, el 24 de febrero de 2017, mediante correo electrónico la Agencia Marítima se notifica del acto administrativo de primera instancia. (Folio 55)

- El 14 de marzo de 2017 mediante radicado número 23201710018 se presentó recurso de reposición y en subsidio de apelación por parte del señor HECTOR PEREZ GARCIA en calidad de Representante Legal de la Agencia Marítima INTERSHIP AGENCY S.A.S. (Folio 60)
- El 12 de julio de 2017 la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar resuelve el recurso de reposición y concede el recurso de apelación ante el Director General Marítimo.

Por lo anterior el Despacho se permite manifestar que en el curso de la investigación se le han brindado todas las garantías procesales a las partes, razón por la cual desestima este punto.

##### 5. APLICACIÓN DE PROPORCIONALIDAD Y DE GRADUACIÓN DE LAS SANCIONES

Finalmente el recurrente solicita que se le disminuya la sanción teniendo en cuenta el numeral 2 del artículo 81 del Decreto - Ley 2324 de 1984, correspondiente a la aplicación de las sanciones, con el fin que se le de aplicación a los principios de proporcionalidad y graduación de las sanciones.

Es preciso mencionar el numeral 2 del artículo 81 del Decreto – Ley 2324 de 1984:

“(…)

2. *Son atenuantes:*

- a) *La observancia anterior a las normas y reglamentos;*
- b) *El comunicar a la Capitanía de Puerto o a la Dirección General Marítima y Portuaria las faltas propias;*
- c) *La ignorancia invencible;*
- d) *El actuar bajo presiones;*
- e) *El actuar por razones nobles o altruistas o para evitar un riesgo o peligro mayor.*
- f) *El efectuar labores o actos que contribuyan a minimizar o disminuir los daños perjuicios ocasionados o que se puedan ocasionar por el accidente o siniestro marítimo de que se trate. En estas circunstancias, las sanciones se disminuirán en un cincuenta por ciento (50%). Se sancionarán con mayor severidad aquellas infracciones que pongan en peligro la seguridad de las personas, de las naves, de los artefactos navales o plataformas, de la carga transportada y/o las instalaciones portuarias.”*

Conforme al citado artículo y al realizar un análisis detallado de las reglas taxativas para la aplicación de las sanciones, no se evidencian conductas desplegadas por el investigado que se ajusten a alguna de las situaciones descritas en los literales establecidos en la norma, por consiguiente no le asiste razón al recurrente cuando sostiene que dichas reglas no fueron tenidas en cuenta por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar al imponer la sanción, por tal motivo el Despacho desestima este punto por carecer de argumento.

En mérito de lo anteriormente expuesto, el Director General Marítimo,

## RESUELVE

**ARTÍCULO 1º.- CONFIRMAR** el acto administrativo de primera instancia de fecha de 21 de febrero de 2016, proferido por el Capitán de Puerto de Puerto Bolívar dentro de la investigación administrativa sancionatoria No. 24022014002, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente proveído.

**ARTÍCULO 2º.- DEVOLVER** el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Puerto Bolívar, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.



Resolución No 0176-2018 - MD-DIMAR-GLEMAR de 14 de marzo de 2018

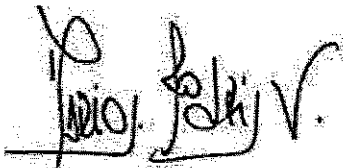
2

**ARTÍCULO 3º.-** Ejecutoriado el presente acto, envíese copia del mismo con la respectiva constancia, a la Subdirección de Marina Mercante y al Grupo Legal Marítimo de esta Dirección, para lo de su competencia.

**ARTÍCULO 4º.-** Contra la presente decisión no procede recurso alguno. En caso de inconformidad con la misma, se puede acudir a la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, a fin de ejercer los medios de control correspondientes.

**Notifíquese y cúmplase,**

Dada en Bogotá, D.C.



Contralmirante MARIO GERMAN RODRIGUEZ VIERA  
Director General Marítimo (E)